Deutscher Bundestag **Drucksache 17/6681**

17. Wahlperiode 26. 07. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/6573 –

Sicherheit der S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423

Vorbemerkung der Fragesteller

Die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 sind bei der S-Bahn München, bei der S-Bahn Rhein-Main, bei der S-Bahn Stuttgart und bei der S-Bahn Rhein-Ruhr im Einsatz. Bei Großveranstaltungen fahren Triebzüge der Baureihe 423 zusätzlich auch bei der S-Bahn Hannover, wo sonst nur Triebzüge der DB AG-Baureihe 424 und DB AG-Baureihe 425 (DB AG = Deutsche Bahn AG) mit der niedrigeren Fußbodenhöhe von 798 mm eingesetzt werden. Während der Fußball-WM 2006 befuhren Züge der Baureihe 423 den neuen Berliner Nord-Süd-Fernbahntunnel, der nicht für die herkömmlichen Berliner Gleichstrom-S-Bahnen ausgebaut ist. Die Züge stammten von den S-Bahn-Betrieben in Frankfurt und München. Im Herbst 2006 wurden einige Frankfurter-, Stuttgarter- und Düsseldorfer- 423-Fahrzeuge nach München ausgeliehen. Zu Großereignissen, insbesondere zu Fußballspielen, werden auch häufig und kurzzeitig Münchner- 423-Fahrzeuge für die S-Bahn Nürnberg ausgeliehen.

Im Juli, August und September 2009 verkehrten für einige Wochen Fahrzeuge der Baureihe 423 infolge der Betriebseinschränkungen der S-Bahn Berlin zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Südkreuz über Hauptbahnhof und Potsdamer Platz. Nach weiteren Problemen bei der S-Bahn Berlin kamen im ersten Quartal 2010 teilweise werksneue Einheiten im Entlastungsverkehr zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Berlin Ostbahnhof und im Frühling 2010 zwischen Berlin-Gesundbrunnen und Hennigsdorf wegen einer baubedingten Sperrung der S-Bahn-Strecke auf Ferngleisen zum Einsatz.

1. Erfüllen die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 sämtliche infrastrukturseitigen Brandschutzanforderungen in unterirdischen Verkehrsanlagen (Tunnel)?

Anforderungen des Brandschutzes an die Infrastruktur beziehen sich nicht auf Fahrzeuge. Die Triebzüge ET 423 erfüllen die Anforderungen der Brandschutznorm DIN 5510, Brandschutzstufe 3, für das Befahren langer Tunnel mit planmäßigen Halten.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25. Juli 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Könnten die S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 423 der Baujahre 1998 bis 2007 auch im Leipziger Citytunnel eingesetzt werden?

Ja.

3. Gibt es andere elektrische Triebzüge, die nicht im Leipziger Citytunnel eingesetzt werden dürfen?

   Wenn ja, welche?

Hinsichtlich der zu erfüllenden Anforderungen wird auf die Antwort zu Frage 1 Bezug genommen. Die Ausrüstung der Fahrzeuge erfolgt in der Regel entsprechend den Bedingungen der zu befahrenen Netze und wird von den jeweiligen Betreibern bestellt. Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, ob von Betreibern Fahrzeuge bestellt wurden, die nicht die Anforderungen der Brandschutzstufe 3 gemäß DIN 5510 erfüllen.

4. Gilt die wegen nicht ausreichender Bremswirkung vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) herabgesetzte zulässigen Höchstgeschwindigkeit in allen Einsatznetzen?

   Wenn nein, mit welcher Begründung?

Die Geschwindigkeitsbegrenzung bei den Triebzügen ET 423 gilt für die Herbstmonate in allen Einsatzgebieten.

5. Können die Modifizierungen der Besandungsanlagen, wie sie an in München eingesetzten Fahrzeugen vorgenommen wurden, sowie Modifizierungen der Streueinrichtungen am zweiten und vierten Drehgestell zum Wegfall der Geschwindigkeitsbeschränkungen in allen Netzen führen?

Ja.

6. In welchen Netzen gibt es Sicherheitseinschränkungen bezüglich der automatischen Lichtschranken?

7. Wann ist mit einem Abschluss aller Nachrüstmaßnahmen zu rechnen?

8. Gibt es Schadensereignisse, die zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen notwendig gemacht haben bzw. machen, und wenn ja, welche?

Die Fragen 6, 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sicherheit wird nicht eingeschränkt, da die Triebzüge ET 423 seit Ende 2009 mit Lichtgittern nachgerüstet wurden, die zusätzlich den Fahrgastwechsel überwachen. Vor der Nachrüstung mit Lichtgittern wurde die Sicherheit durch zusätzliche – über die technische Überwachung des Fahrgastwechsels durch Lichtschranken hinausgehende – betriebliche Maßnahmen gewährleistet. Die Nachrüstung der Sandungsanlagen wird voraussichtlich im Herbst 2011 abgeschlossen sein. Darüber hinaus liegen dem Eisenbahn-Bundesamt keine Erkenntnisse vor, die weitere Sicherheitsmaßnahmen erforderlich machen würden.

9. Welche Unterschiede bestehen brandschutztechnisch zwischen den modernen S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihen ET 423, ET 422 und ET 430 der DB AG?

10. Gab es bei den Nachfolgebaureihen des ET 423, dem ET 422 und dem künftigem ET 430 brandschutztechnische Verbesserungen aufgrund verschärfter Bestimmungen?

    Wenn ja, welche, und aufgrund welcher konkreter Bestimmungen?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamtes ergeben sich hinsichtlich des Schutzzieles keine Unterschiede zwischen den verschiedenen Triebzügen. Die Konstruktionen der Fahrzeuge erfüllen alle die Anforderungen gemäß den gültigen anerkannten Regeln der Technik, wobei die Fahrzeug- und Komponentenhersteller unterschiedliche technische Lösungen zur Anwendung bringen. Die anerkannten Regeln der Technik werden regelmäßig fortgeschrieben. Die brandschutztechnischen Verbesserungen betrafen zuletzt die Materialauswahl hinsichtlich der Beachtung der Toxizität und Rauchgasdichte sowie die fahrzeugtechnische Konstruktion.

11. Gibt es im Leipziger Citytunnel die Anforderung an den Zugbetrieb, dass ein Zug erst dann in den Streckentunnel einfahren (d. h. an einer Tunnelstation abfahren) darf, wenn der vorausfahrende Zug die vorausliegende Tunnelstation bereits vollständig geräumt hat?

    Wenn ja, aufgrund welcher gesetzlicher Bestimmung?

12. Unter welchen Bedingungen hält die Bundesregierung eine solche Anforderung im Eisenbahnbereich (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) bzw. im U-Bahn-, Stadtbahn- oder Straßenbahnbereich (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) generell für sinnvoll, und mit welcher Begründung?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Gestaltung der Betriebsführung obliegt den Eisenbahnen im Rahmen ihrer Verpflichtung gemäß § 4 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten. Normiert werden damit Sicherheitspflichten mit dem Ziel, Schäden zu vermeiden (Betreiberverantwortung). Diese mit der Bahn-Strukturreform im Dezember 1993 gesetzlich normierte Eigenverantwortung der Eisenbahnunternehmen berücksichtigt die spezielle technische Komplexität des Systems Eisenbahn und schließt insoweit einen Vergleich mit anderen Verkehrsträgern aus. Den Eisenbahnunternehmen bietet sich somit ein vor allem auch vom Deutschen Bundestag geforderter Handlungsspielraum für die Wahl der Mittel und Wege, die zu dem jeweiligen Schutzziel führen. Analog hierzu hat im Straßenbahnbereich der Unternehmer oder derjenige, auf den die Betriebsführung übertragen worden ist, gemäß § 3 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung zu betreiben. Hierzu zählt auch die Bewertung der entsprechenden Anforderungen im Rahmen der Betriebsführung. In der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sind in § 49 „Fahrordnung“ detaillierte Anforderungen enthalten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333